

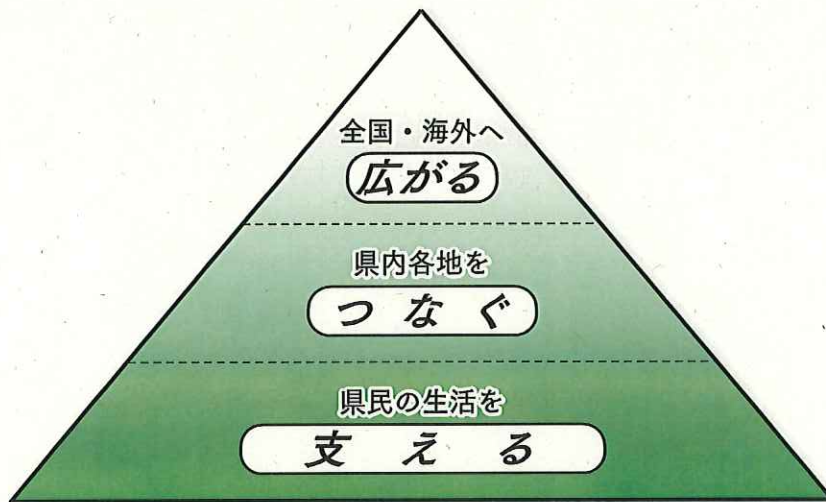
第2 長野県が目指す交通の将来像

リニア中央新幹線をはじめとした高速交通網の整備は、長野県に新たな未来をもたらすものであり、高速交通網の整備効果を最大限に活かし、交流の拡大を実現しなければなりません。

一方で、少子高齢化が進展する中であって、日々の生活に必要な移動手段を将来にわたり存続させることこそが、長野県が目指す交通の基本になるものと考えます。

そうした認識の下、長野県がこれから目指そうとする、県民の日常生活を支える交通の確保を全ての将来像の礎とした上で、県内各地を快適につなぎ、全国各地や海外へと広がる交通の将来像を提示します。

人口減少の本格化、地球温暖化やエネルギー問題への対応、更には、国と地方を通じた財政の逼迫など、交通を取り巻く環境は、今後も厳しさを増すものと予想されます。そうした中であって、ここに提示する将来像を実現させるためには、県や関係者による、これまで以上の取組が求められることはもとより、県民にも、交通に対する意識の変革が求められます。



将来像 1

長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保

～ 安全・安心で持続可能な交通サービスを実現します ～

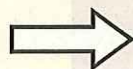
長野県が誇る全国トップレベルの健康長寿は、県民が長年にわたり築き上げてきた財産と言えます。高齢化と人口減少が本格化する中であって、安全・安心に移動できる持続可能な交通サービスの実現を目指します。

本県においては、移動における自動車への依存度が高く、将来においても、人や物の移動は自動車の利用が中心となります。安全に移動できる道路の整備を進め、安心して暮らせる地域が広がることで、自動車を利用すれば、ほとんどの県民が、**地域の中心的な医療機関へ概ね30分以内に到達**できる交通環境を目指します。

中心的な医療機関へ概ね30分以内に到達できる交通環境

【現状（平成24年）】

30分を超える地域の人口
約70,000人
(県全体の約3.2%)



【将来】

30分を超える地域の人口
約55,000人
(県全体の約2.5%)

<人口増減を加味しない現状人口による比較>

資料：県企画部交通政策課

一方で、人口減少と高齢化が更に進み、本県においても、一人暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯が増加し、これまでは、主に同居の家族などによって支えられて来た高齢者や障害のある者等の移動を確保することが困難となります。自家用車を利用できない県民にとっては、鉄道やバスなど公共交通の必要性が高まるものの、人口の減少等により事業者の経営努力だけでは、公共交通の維持が困難となることから、県民、企業、交通事業者、行政等が連携し、日常生活に必要な公共交通を地域全体で支えて行くこととなります。こうして確保される公共交通により、増加する高齢者の社会参加が後押しされる一方で、元気な高齢者が地域の交通を支える取組も広がって行きます。

また、高齢者や障害のある者をはじめとした多くの県民が移動しやすいよう、道路や鉄道、バス等交通機関のユニバーサルデザイン化が進むとともに、電気自動車の導入等、環境負荷の少ない交通システムへの転換が進みます。

県内主要都市の中心市街地にあつては、生活に必要な機能を集積したまちづくりとあわせ、歩行者、自転車、公共交通が優先されるまちづくりが進みます。更には、パークアンドライド^{*}等の普及により、郊外と中心市街地との公共交通を利用した円滑な移動が確保されるとともに、郊外では、交通拠点となる鉄道駅等を活用した地域づくりの取組やコミュニティ活動も活発になります。

中山間地などの地域にあつては、地域の中心部への医療機関や商店など一定の生活利便施設の集積とともに、各集落から地域の中心部等への移動手段の確保が図られます。更には、それらの地域と総合病院、高等学校、大型の商業施設等がある県内主要都市との間を結ぶ鉄道やバス路線の確保により、自家用車を利用できなくても、**大きな不便を感じずに、通院、通学、買い物などの日常生活をおくることができる地域交通の確保**を目指します。

そのためには、交通事業者による効率的な交通サービスの提供、行政による支援等と併せ、地域の需要実態にふさわしい交通システムの選択、交通サービスの水準に応じた適切な利用者負担も必要となります。

^{*}パークアンドライド：自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう移動方法



ゾーン30*/生活道路が集積している区域を「ゾーン」として設定し、ゾーン内の車の最高速度を30km/hに規制すること。
 ICカード*/乗車時・降車時に読取機にカードを接触させるだけで情報を読み取り、運賃の支払いが可能なカード

将来像 2

交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成

～ 県内各地を円滑に移動できる交通ネットワークを実現します ～

本県は、山脈や高原等により居住する地域が隔てられているため、従来から、地域間の円滑な移動の確保と交流の拡大を目指して来ました。今後とも、本県の多様な地域資源を活かした機能分担と連携による県づくりを進めるため、県内各地を結ぶ交通ネットワーク機能の更なる強化を目指します。

中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道の整備等により形成された高速道路網をより効果的に活用するため、アクセス道路の整備や新たにスマートインターチェンジ[※]などの設置が進められます。更には、中部横断自動車道、三遠南信自動車道等の高規格幹線道路や、地域高規格道路松本糸魚川連絡道路、国道153号や木曾川右岸道路などの整備が進み、県内を移動する際の基軸となる南北方向の交通が一層強化されます。また、中部縦貫自動車道や国道158号、松本地域と上田・佐久地域等の生活圈相互を連絡する道路の整備により、東西方向の交通軸が強化されます。これらの道路網を基盤として、県内を運行する高速バス路線も充実し、自動車輸送による物流も円滑化します。

また、県内を運行する鉄道は、将来においても基幹的な移動手段であることから、中央本線、篠ノ井線などの各鉄道において、速達列車の維持・充実をはじめ、運行の利便性や快適性が向上することで、県内各地域の特性を活かした地域間交流も活発になります。

これらにより、多くの県民が、高速道路等の**高速交通網に概ね30分以内にアクセス**することが可能となり、**概ね1時間以内には新幹線を利用**できる交通環境を目指します。

更には、主要な鉄道駅と観光地や鉄道の空白地帯とを結ぶバス路線が確保されるとともに、観光地等への定額料金のタクシー、観光地を周遊する観光バス等が運行されることにより、県民や県内を訪れた観光客が、自由に、快適に県内を移動できる交通環境が確保されます。



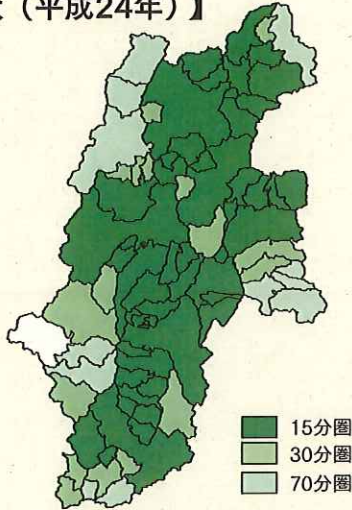
国道153号伊那バイパス（伊那市福島）

スマートインターチェンジ[※]/高速道路の本線やサービスエリアなどに設置されているETC専用のインターチェンジ

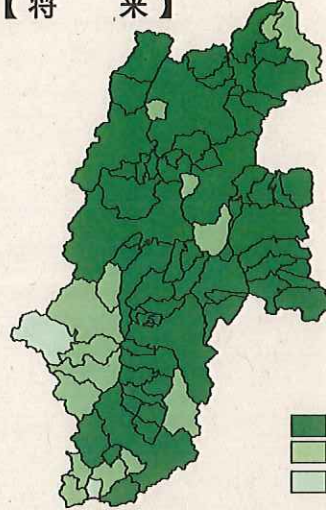
高速交通網への所要時間

市役所、町村役場から高速交通網（新幹線駅、地域高規格道路を含む高速道路IC、信州まつもと空港）までの、鉄道又は自動車による所要時間

【現状（平成24年）】



【将来】



北陸新幹線の延伸、リニア中央新幹線の開業、高規格道路等の整備効果を反映したものであり、一般道の整備、在来線鉄道の移動時間の短縮等については考慮していません。

高速交通網へ概ね30分以内にアクセスできる地域

現状（平成24年度）：64市町村 → 将来：75市町村

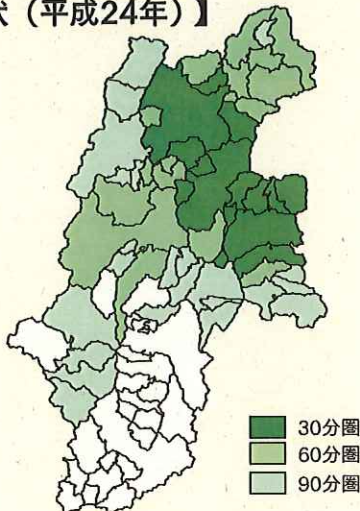
※現在の見通しでは、30分以内でのアクセスが困難な地域がありますが、今後、道路の整備を進めたり、鉄道の高速化を働きかけるなどにより、30分以内に向けて取り組みます

資料：県企画部交通政策課

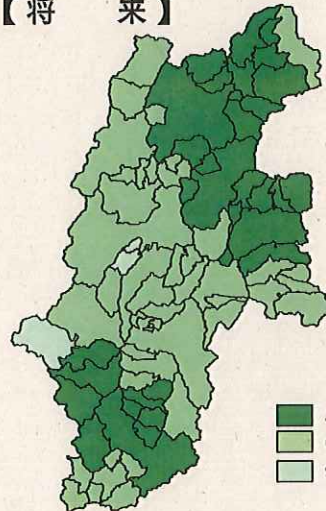
新幹線駅への所要時間

市役所、町村役場から最寄りの新幹線駅までの、鉄道又は自動車による所要時間

【現状（平成24年）】



【将来】



北陸新幹線の延伸、リニア中央新幹線の開業、高規格道路等の整備効果を反映したものであり、一般道の整備、在来線鉄道の移動時間の短縮等については考慮していません。

新幹線駅へ概ね1時間以内にアクセスできる地域

現状（平成24年度）：31市町村 → 将来：74市町村

※現在の見通しでは、1時間分以内でのアクセスが困難な地域がありますが、今後、道路の整備を進めたり、鉄道の高速化を働きかけるなどにより、1時間以内に向けて取り組みます。

資料：県企画部交通政策課

将来像3

東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと 広がる「本州中央部広域交流圏(仮称)」の構築

～ 高速交通網を最大限に活かした交流の拡大を実現します ～

本州の中央部、日本海側と太平洋側との間に位置する本県は、古くから多くの人や物が交流する交通の要衝として発展して来ました。人口減少社会が到来する中であって、高速交通ネットワークの整備効果を活用することで、移住の促進や交流人口の拡大を目指します。

北陸新幹線が金沢さらには敦賀まで延伸し、陸上交通では世界最速となるリニア中央新幹線が開業することにより、二つの新幹線による東日本と西日本とを結ぶ周回型ネットワークが形成されます。

県内を二つの新幹線が行き来し、新幹線駅の拠点化に併せ、中央本線等在来線の利便性の向上など新幹線駅へのアクセス機能を強化することで、県内と県外との交流が飛躍的に拡大します。県民や観光客等が移動する際には、県内の新幹線駅ばかりか近隣県の駅も利用することとなり、移動経路や移動手段の選択肢が大きく広がるとともに、県境を越えての通勤、二地域居住*といった新たな居住形態も現れます。

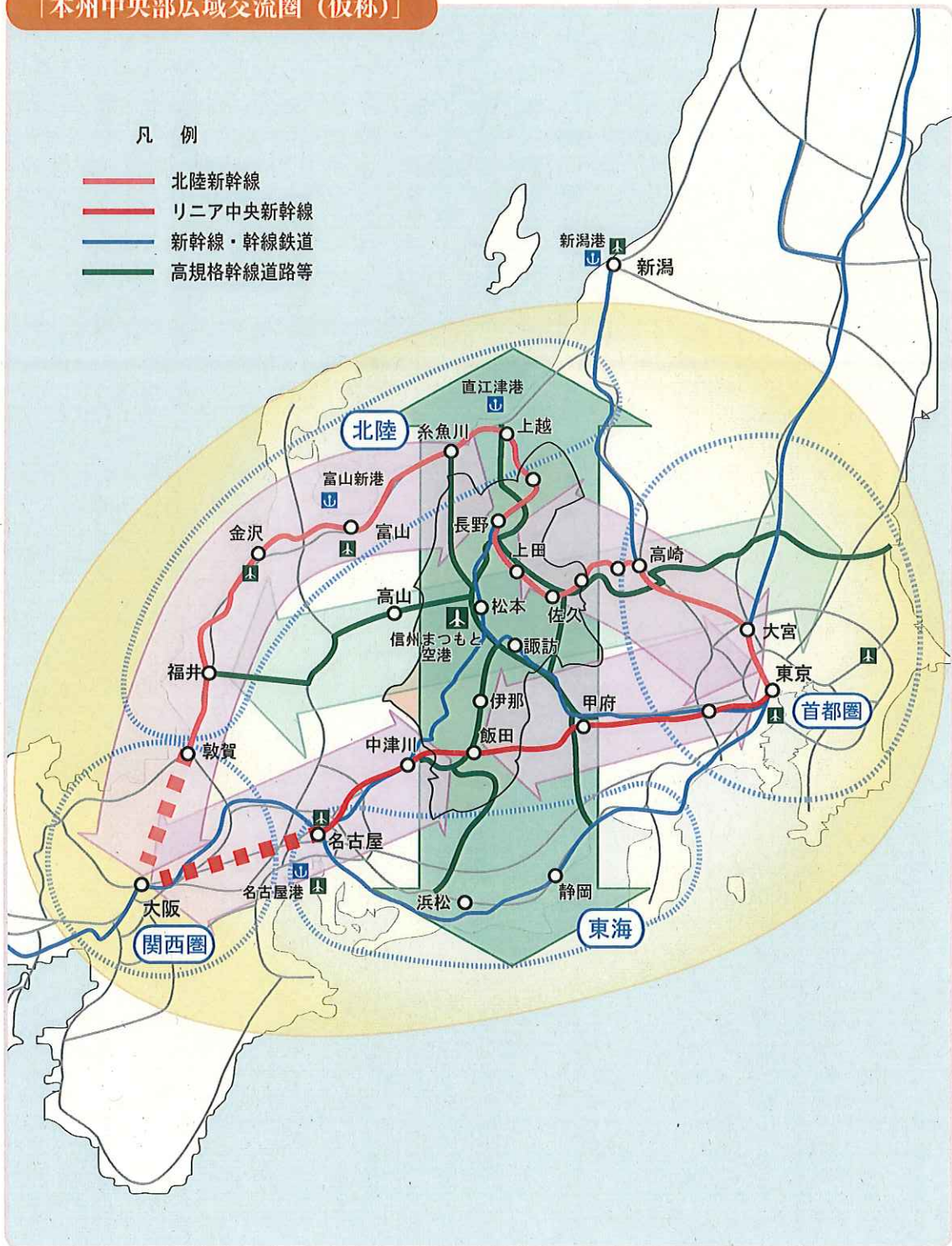
また、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、松本糸魚川連絡道路等規格の高い道路の整備が進み、本県を要として、道路による太平洋と日本海とを結ぶ多重的ネットワークが形成されます。これと併せて、中部縦貫自動車道等の整備が進むことにより、災害時においても太平洋側と日本海側との輸送機能が確保され、県内と太平洋側や日本海側との移動も飛躍的に活性化します。

東西を結ぶ二つの新幹線、南北を結ぶ道路網等を基軸とした大規模な交流ネットワークを最大限に活用し、本州中央部に位置する本県の優位性を発揮することで、本県を中心(起点・終点)として、県境を越えた大きな流動を創出し、東日本と西日本、太平洋と日本海とを結ぶ大規模な「本州中央部広域交流圏(仮称)」の構築を目指します。

この交流圏の構想に向け、空の玄関口である信州まつもと空港についても、路線拡充等による機能強化を図ります。また、空港へのアクセスを向上させる道路の整備、中央本線、篠ノ井線等の鉄道の利便性向上等により、空港がある中信地域と北陸新幹線が通る東信・北信地域、リニア中央新幹線が開業する南信地域とを機能的に結びつけます。これらにより、信州まつもと空港を核とした交流のネットワークが拡充され、北海道や九州などの国内遠隔地や東アジア等との移動を活発にします。更に、就航先からの国際航空便を利用することで、海外との経済・観光面での交流拡大と県民生活の国際化が一層進むこととなります。

二地域居住*/都市に暮らす人が、農山村等の同一地域に中長期的かつ定期的に滞在する居住形態

「本州中央部広域交流圏（仮称）」



交通ネットワークの充実

